

Van de voorzitter

Het nieuwe jaar gaat gelijk voortvarend van start. Met dank aan de penningmeester Hennie van Wilgenburg staan we er als Stichting goed voor. Het afgelopen jaar is afgesloten met een mooi resultaat. Desondanks is het vermogen van de Stichting afgenomen door de aankoop van de twee schilderijen (met hulp van de RABO Clubkas). Ook in 2019 gaat het bestuur de Stichting weer aanmelden voor deelname aan de RABO Clubkas campagne. We zijn al volop in overleg met de conservatoren van het museum welk bestedingsdoel we daarvoor gaan benoemen.

In de vorige nieuwsbrief heeft u kunnen vernemen dat de directeur van het museum per 1 november 2018 ontslag heeft genomen. Het bestuur is verheugd dat er zeer snel in de vacature is voorzien door de benoeming van CDR b.d. Ir. C.H. Boelema Robertus per 1 februari. We zijn zeer tevreden dat er weer iemand aan het roer staat met een gedegen 'marine-achtergrond' ofschoon de contacten met de interim-directeur, mevrouw Marga van Berkel ook uitstekend waren.

Het bestuur wenst Kees Boelema een uiterst succesvolle periode als directeur, een periode waarin wellicht grote veranderingen voor het museum gaan plaats vinden. We kijken uit naar een goede samenwerking.

De traditionele vaartocht voor ongeveer 25 donateurs is ook in 2018 niet doorgegaan wegens gebrek aan plaats

(de Koninklijke Marine is operationeel nog steeds erg druk). Daarom ook verheugend dat de vaartocht in 2019 wel doorgaat en wel al op 5 maart. Zoals bekend is er maar plaats voor een beperkt aantal donateurs waarbij degenen die al eens mee zijn geweest op de reservelijst staan ingeval er te veel aanmeldingen zijn.

Eveneens in maart (de 20^e) de eerste Bosscherlezing, gekoppeld aan de aangekochte schilderijen van Viceadmiraal E.G. Van der Plaat en echtgenote, over zeeroof in de Indische archipel in de 19^e eeuw. Het bestuur is blij met de komst van Dr. Anita van Dissel die de lezing zal geven.

Over de vrienden dag en de volgende activiteiten meer in een volgende nieuwsbrief.

Voor nu wens ik u veel leesplezier en graag tot ziens in en om ons Marinemuseum,

Fijko van der Laan
Voorzitter

Voorstellen van de nieuwe directeur

Bron: weekbrief Marinemuseum

Op 1 februari jongstleden ben ik aangetreden als nieuwe Directeur van het Marinemuseum. Eigenlijk noemen we die functie tegenwoordig vestigingsmanager, maar u begrijpt hopelijk dat ik mezelf die terminologie nog moet aanleren.

Ik ben afkomstig uit de Koninklijke Marine, die ik in 2017 na 39 dienstjaren heb verlaten.

Een groot deel van die tijd heb ik mogen doorbrengen aan boord van (toen nog) Hr.Ms. schepen met als persoonlijke hoogtepunten de varende commando's van Hr.Ms. Maassluis, Hr.Ms. Jacob van Heemskerck, Hr.Ms. Rotterdam, en tot slot de NLMARFOR (lees eskadercommandant).

Daarnaast heb ik de eer gehad om het commando te mogen voeren over de Mijndienst en heb ik het Marine bedrijf als Directeur mogen omvormen naar een Directie (Materiele Instandhouding) binnen het CZSK.

Ik had nooit kunnen verzinnen dat ik zou mogen aantreden bij het Marinemuseum. Toen de vraag echter op mijn pad kwam was mij snel duidelijk dat ik dat graag zou willen doen. Ik hou van de Marine, van militaire geschiedenis in het algemeen en van de marine geschiedenis in het bijzonder, en ik ben een trotse inwoner van Den Helder. Ik voel mij thuis in deze maritiem historische omgeving.

Ik verheug me erop om me samen met u te gaan inzetten voor de doorontwikkeling van ons prachtige museum. Hoe de toekomst eruit gaat zien is mij uiteraard nu nog niet duidelijk, maar dat zo'n mooie organisatie als de Koninklijke Marine het verdient dat haar verhaal met een breed publiek gedeeld wordt – en wel in Den Helder – is evident, nu en in de toekomst.

Met zeemansgroet, Kees Boelema



Persbericht van Algemeen directeur Paul van Vlijmen

Commandeur b.d. Kees Boelema Robertus treedt per 1 februari 2019 in dienst van de Stichting Koninklijke Defensiemusea als vestigingsdirecteur van het Marinemuseum in Den Helder. Boelema Robertus volgt daarmee Paul van der Sijs op, die jongstleden november afscheid nam.

‘Met Kees Boelema Robertus heeft onze stichting iemand aan zich weten te binden die kennis van militaire historie combineert met bestuurlijke ervaring én een indrukwekkende staat van dienst bij de Koninklijke Marine,’ zegt algemeen directeur Paul van Vlijmen. ‘Hij heeft daar een zeer veelzijdige operationele, bestuurlijke en technisch-specialistische loopbaan doorlopen.’

Formateur

Daarnaast is Boelema Robertus een ingewijde in de lokale politiek. Zo was hij een van de formateurs voor het nieuwe Helderse college en is hij vertrouwd met de organisaties op de voormalige rijkswerf Willemsoord, waarmee het Marinemuseum samenwerkt. Bij de marine heeft hij leidinggegeven aan teams variërend in grootte van enkele tientallen tot meer dan duizend militairen, vertelt Van Vlijmen: ‘In wisselende functies heeft hij veel ingewikkelde en politiek-gevoelige reorganisaties tot een goed einde gebracht. Dat maakt hem de juiste man op de juiste plaats om leiding te geven aan de vernieuwing van het Marinemuseum.’

Vernieuwing Marinemuseum

Deze verwelkomen samen zo’n 425.000 bezoekers per jaar. Het Marinemuseum neemt daarvan zo’n 100.000 bezoekers voor zijn rekening. In de komende jaren wordt onderzocht hoe het museum zijn positie kan verbeteren door de opstellingen te vernieuwen en de huisvesting aan te passen. ‘We zijn ervan overtuigd dat het project Marinemuseum 2.0, zoals we dat zijn gaan noemen, bij Kees Boelema Robertus in goede handen is,’ besluit Van Vlijmen.

Defensiemusea

Het Marinemuseum maakt deel uit van de Stichting Koninklijke Defensiemusea (SKD), naast het

Nationaal Militair Museum in Soesterberg, het Mariniersmuseum in Rotterdam en het Marechausseemuseum in Buren. De defensiemusea bieden het publiek een venster op de krijgsmacht in verleden, heden en toekomst. In het Marinemuseum gebeurt dat met verschillende tentoonstellingen en activiteiten over geschiedenis en techniek. Uniek is de Tonijn, de enige onderzeeboot van ons land die voor het publiek geopend is.

Dr. Ph. M. Bosscherlezing op 20 maart 2019

De eerste Bosscherlezing wordt gehouden in de filmzaal van het Marine museum te Den Helder Willemsoord.

Vorig jaar op 8 oktober 2018 zijn door de Stichting 'Vrienden van het Marinemuseum' aan het Marine museum te Den Helder twee schilderijen en een sabel overgedragen aan de conservator van het museum de heer Drs. L.M.A. (Leon) Homburg.

Deze schenking, mogelijk gemaakt door donaties van donateurs van de stichting en vanuit de Rabo Clubkas Campagne, bestaat uit twee schilderijen met daarop de afbeeldingen van Vice Admiraal E.G. van der Plaat (1792-1856) en zijn echtgenote Louise Arnoldina Carloni Barre (1793-1874).

In het bevolkingsregister van Den Helder staat **Engelbert George van der Plaat** ingeschreven als zijnde Commandant c.q. Directeur Rijkswerf Willemsoord van 1848 – 1851.

Niet lang daarna is hij naar Nederland-Indië vertrokken waar hij als schout-bij-nacht / viceadmiraal (CZMNI) van 1852-1855 aan de slag ging.

In het boek Zeeroof en Zeeroofbestrijding in de Indische archipel (19e eeuw), van G. Teitler, A.M.C. van Dissel en J.N.F.M. à Campo, staat geschreven dat het voorstel van VADM van der Plaat uit 1853, om de oorlogsmarine te onderscheiden in een (wederom) Auxiliair Eskader en een Indische Militaire Marine ofwel de Gouvernements-Marine, bij Koninklijk Besluit van 16 november 1866 per 1 januari 1868 in werking trad.

Het bestuur heeft Mw. Dr. A.M.C. van Dissel, Universitair Hoofddocent aan de Universiteit van Leiden, bereid gevonden om de persoon E.G. van der Plaat nader te duiden.

Mw. Van Dissel studeerde geschiedenis aan de universiteit van Leiden en promoveerde in 1991 in Leiden op de drooglegging en de planning van de IJsselmeerpolders.

In datzelfde jaar startte zij haar werkzaamheden bij het NIMH. Sinds 2011 werkt zij als hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Universiteit van Leiden.

De entree van deze eerste Bosscher lezing is gratis voor donateurs van de Stichting Vrienden van het Marinemuseum.

(Bij aankomst uw bewijs van donateurschap tonen aan de balie)

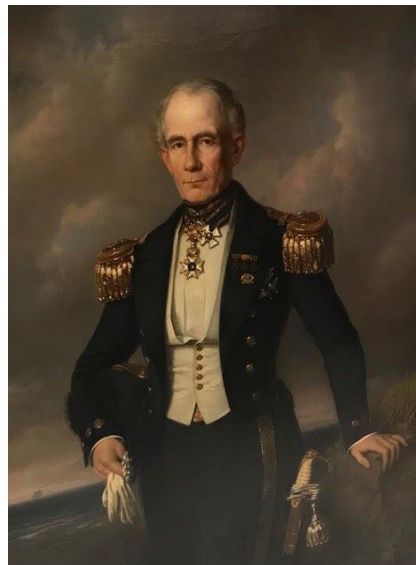
Introducees betalen € 5 p.p., over te maken op rekeningnummer NL48 RABO 0330 6879 05 t.n.v. Stichting Vrienden van het Marinemuseum o.v.v. Bosscherlezing 2019

Wanneer introducees zich *aanmelden als donateur* (€ 15,00), is de toegang tot de lezing én het museum voor hen gratis.

De filmzaal in het hoofdgebouw van het Marinemuseum is open om 13.30 uur en **de lezing start om 14.00 uur.**

Adres: Hoofdgracht 3, 1781 AA Den Helder (Willemsoord)

E-mail: vriendenmarmus@gmail.com



Bezoek aan de Bonaire



Voorafgaand aan deze eerste Bosscher lezing, is het voor u mogelijk om een kijkje te nemen op Zr. Ms. Bonaire die op dit moment gerestaureerd wordt in Dok 1 op de Rijkswerf op Willemsoord. Deze restauratie wordt uitgevoerd door vrijwilligers van de "Stichting Bonaire".

In 1877 is het schip bij de Koninklijke Marine in dienst gesteld als schroefstoomschip der vierde klasse. Met de bouw van de Bonaire werd begonnen in 1876 bij de werf van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op Feijenoord te Rotterdam. Het schip heeft van 1877 tot 1902

dienst gedaan als oorlogsschip en heeft een aantal keren het Caraïbische gebied bewaakt tegen invallen en rovers uit Venezuela en Columbia.

De vrijwilligers van de stichting Bonaire ontvangen u graag om aan u het uitgebreide verhaal van dit oorlogsschip en over de restauratie te vertellen.

Ontvangst op woensdag 20 maart 2019 om **10.30 uur** bij Dok 1 op Willemsoord, waarna een rondleiding van circa anderhalf uur (kan iets uitlopen).

De kosten per persoon bedragen € 5. De opbrengst zal volledig worden gebruikt voor de restauratie van Zr. Ms. Bonaire.

Graag aanmelden voor deze excursie via E-mail:

vriendenmarmus@gmail.com

"Ik wil de beste boot"

Bron: Arie Booy

„Ik wil de beste boot en wel zo snel mogelijk”, zegt vice-admiraal Kramer in zijn kamer op de hoogste verdieping van het Helderse admiraliteitsgebouw. Vanuit het raam is een onderzeeboot van de Walrusklasse te zien aan de Onderzeedienstkade. In 2027 moet daar de eerste nieuwe sub liggen. De combinatie Saab-Damen is een serieuze kandidaat voor de opdracht.

Vier werven dingen mee naar een van de grootste marineorders ooit. Een Spaanse, Franse, Duitse en Nederlands-Zweedse onderzeebootbouwer. In de nieuwe Defensie Industrie Strategie staat dat Nederland de eigen maritieme industrie gaat verstevigen en beschermen. Door Saab-Damen onderzeeboten te laten bouwen worden twee vliegen in een klap geslagen: kennis en ervaring blijven in Nederland en de eigen industrie is beschermd.

Toch is het geen uitgemaakte zaak dat Saab-Damen de order van meer dan 2,5 miljard euro krijgt. Marinecommandant Kramer durft er geen uitspraak over te doen. Ook oud-onderzeebootcommandant Wiebe Schmitz brandt zijn vingers niet: "Het wachten is op de brief over de volgende stap die naar het parlement gaat", legt hij uit. Schmitz werkt na zijn loopbaan bij de Koninklijke Marine, nu voor Saab-Damen. "Dat document over het selectieproces zou eerst eind dit jaar openbaar worden, maar er is nu sprake van het eerste kwartaal 2019", zegt Schmitz. „Het is dus spannend."

Agressieve rol Rusland

Instandhouding van de eigen Defensie-industrie heeft alles te maken met de agressieve rol die Rusland de afgelopen jaren is gaan spelen. In Zweden leidde dat vier jaar geleden tot een opmerkelijke situatie. Scheepswerf Kockums bouwt al meer dan een eeuw onderzeeboten voor de Zweedse marine, maar de werf was in 2014 eigendom van het Duitse Thyssen Krupp. De Duitsers wilden Kockums beperken in de bouw van hoogwaardige onderzeeërs. De regering van Zweden wenste echter zeggenschap te houden over de kwaliteit van de boten en dwong de Duitsers daarom de werf aan Saab te verkopen.

Waakzaam

Schmitz: "De situatie op de Oostzee is complex doordat er ondieptes, eilanden en intensieve scheepvaart zijn. Er is veel activiteit van Russische marineschepen en onderzeeërs. Daarom is de Zweedse marine altijd aanwezig en waakzaam. De marine heeft daar kwalitatief hoogwaardige boten voor nodig die snel kunnen schakelen tussen trainen en operationele missies. "

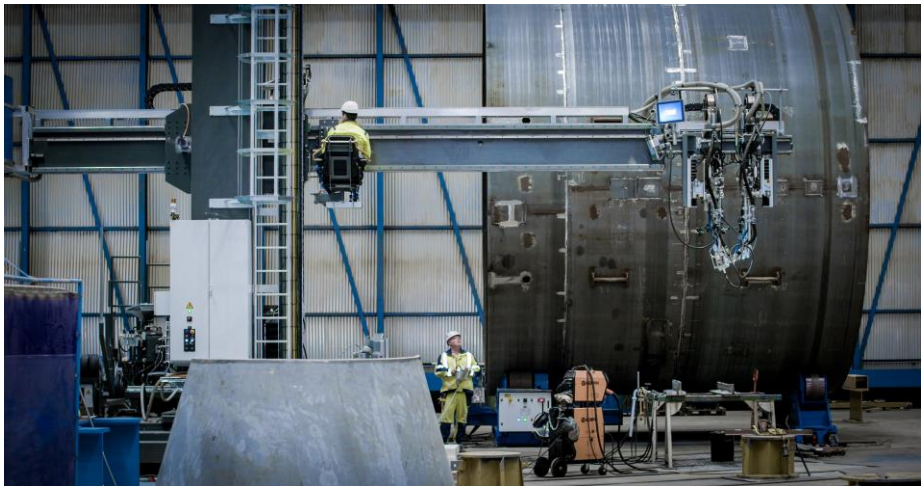
Zweedse onderzeeboten varen al dertig jaar met Stirling-motoren. Die uiterst stille motoren werken op een mengsel van vloeibare zuurstof en diesel. Toen de werf in Duitse handen was, eiste de Zweedse regering alles wat met de motoren te maken had terug. Er kwam niet snel genoeg medewerking dus werd op 8 april 2014 een militaire inval gepleegd op de werf in Malmö. Johan Stensson zag het gebeuren: "Er kwamen twee legertrucks het terrein op rijden. Gewapende soldaten stapten uit en alles wat betrekking had op de Stirling werd ingeladen en afgevoerd. We waren stomverbaasd." Niet lang daarna was de scheepswerf van Saab. Zo'n militaire actie zou in Nederland ondenkbaar zijn, maar voor Zweden gold dat idee ook. Totdat daadwerkelijk met geweld ingegrepen werd om het staatsbelang te beschermen.

Modernste werf

Nadat Saab het voor het zeggen kreeg bij Kockums is er veel gebeurd. De verouderde werf in Karlskrona wordt in recordtijd omgebouwd tot de modernste werf voor onderzeeboten ter wereld.

Ingenieurs en andere specialisten van het moederbedrijf zijn hard aan de slag gegaan om Saab-Kockums op te stoten in de vaart der volkeren. Momenteel zijn op de werf twee nieuwe onderzeeërs van het type A26 in aanbouw voor de Zweedse marine. Het is een verbeterde versie van de Gotland-klasse waar Zweden al twee decennia mee vaart. Mikael Jansson leidt het bezoek rond door de splinternieuwe hallen van de werf: "Dit is de grootste investering die Saab ooit gedaan heeft", zegt de van Volvo afkomstige ingenieur. Hij benut zijn lange ervaring in de auto-industrie om de scheepswerf te helpen moderniseren.

Terwijl robotarmen onderdelen aan elkaar lassen en een enorme pers vuistdikke platen staal voor de drukhuid in vorm buigt, vertelt Jansson: „De A26 boot wordt gemaakt voor de Oostzee, maar als Nederland voor het aanbod van Saab-Damen kiest, dan gaan we samen met Damen dit soort boten van 74 meter lang bouwen die geschikt zijn om oceanen over te steken.”



De stalen ringen van de drukhuid worden met een dubbele lasmachine aan elkaar gehecht.

Expeditionair

Sinds jaar en dag vaart de Koninklijke Marine met expeditionaire boten. Vroeger had dat te maken met de bescherming van Nederlands-Indië en de kolonies in Zuid-Amerika. Vandaag de dag vaart de Onderzeedienst wereldwijd om onder meer inlichtingen te verzamelen die van belang zijn voor NAVO-partners. Dat is een cruciaal onderdeel van de internationale ruilhandel op het gebied

van defensie. De boten maken lange reizen door warme tropische wateren, maar dienen ook bestand te zijn tegen het ijzig koude zeewater van de North Atlantic. Dit stelt heel andere eisen aan een onderzeeër dan voor een boot die enkel in de ondiepe zee rond Zweden patrouilleert.

"We menen een heel goed voorstel te hebben voor de Koninklijke Marine", zegt Wiebe Schmitz terwijl beelden van het ontwerp over een scherm rollen. "Allereerst is er de fluisterstille Stirling AIP motor.

Geluid is een van de belangrijkste redenen waardoor een onderzeeër ontdekt kan worden. De Stirling maakt praktisch geen geluid. Een andere manier om een boot te ontdekken is dat gesnorkeld wordt om lucht te happen voor de verbrandingsmotor. Doordat de Stirling gebruikt maakt van lucht uit een tank, hoeft de boot niet naar de oppervlakte."

Innovatie

In het vorige decennium leende de US Navy twee jaar de Gotland om te oefenen in het opsporen van een vreemde boot bij San Diego. De Zweedse sub werd nooit gevonden; een prestatie die de Zweden graag onder de aandacht brengen. Terwijl het type motor al dertig jaar gebruikt wordt door Kockums staat de innovatie niet stil. In het testcentrum van de motor toont Per Malmborg de vijfde generatie. De Stirling is verpakt in een geïsoleerde kast. Als Malmborg een isolatieschot verwijderd, hoor je de werkende motor zoemen. „Hij veroorzaakt vrijwel geen trilling, kijk maar", zegt de ingenieur terwijl hij een muntstuk op zijn kant op de draaiende motor plaatst. De munt blijft rechtop staan. Met twee van deze motoren kan de boot varen. Het plan is om er drie te plaatsen.

Kikvorsmannen

Bijzonder in het ontwerp is de boeg. Naast vier torpedobuizen is er een vijfde buis waar door kikvorsmannen en mariniers of robots de boot kunnen verlaten en weer binnen komen. "Dit Multi Mission Portal is twaalf meter lang en heeft een doorsnede van anderhalve meter", legt Johan Stensson uit. "In de boegkamer waar de torpedo's opgeslagen worden is plek voor special forces. Mariniers kunnen er slapen en hun missie voorbereiden. Op die manier storen ze de bemanning die de boot vaart niet."

Optronische masten

De periscoop – voor veel mensen het meest kenmerkende onderdeel van onderzeeboten – is verdwenen. In plaats daarvan zijn er optronische masten met camera's en sensoren die een kijkje boven de zeespiegel nemen en het omgevingsbeeld op schermen in de commandocentrale tonen. Schmitz: "De masten kunnen in verschillende uitvoeringen geplaatst worden en ook als set vervangen. Dat geeft meer mogelijkheden voor verschillende soorten missies."

Van buiten heeft de onderzeeër stealth-achtige vormen die ontdekking door sonar moeilijker maken en van binnen is veel aandacht besteed aan de inrichting van verblijven. "Het is belangrijk dat de crew zo comfortabel mogelijk gehuisvest wordt. Als je lang onder water bent, moeten de leefomstandigheden prettig zijn zodat de bemanning in staat is om goed uitgerust een crisis het hoofd te bieden", zegt Schmitz.

De werkverdeling tussen Damen en Saab is eenvoudig. In Zweden wordt de stalen drukhuid vervaardigd. De drukhuid gaat per vrachtschip naar Nederland. De techniek aan de binnenzijde is in modules opgedeeld en wordt via rails in de verschillende delen geschoven. Het ontwerpen, fabriceren en assembleren van de modules levert veel werk op voor het Nederlandse bedrijfsleven. Hier worden de losse delen tot een geheel gelast en heeft de samenbouw van de onderzeeboot plaats. Op een video over dit proces wordt de Damen-werf in Vlissingen genoemd als werkplek, maar er gaan ook stemmen op om de boten in Den Helder af te bouwen. Dat zou een enorme impuls aan de werkgelegenheid in Noord-Holland geven. Voor Saab-Damen is het geen punt zegt Schmitz: "Als Defensie dat graag wil, dan is het zeker mogelijk."

Complex en duur

Onderzeeboten zijn de meest complexe wapensystemen die er bestaan. Daarom hangt er ook een heel hoog prijskaartje aan en duurt de bouw jaren. De Koninklijke Marine heeft momenteel vier boten van de Walrusklasse. Deze ondergaan dit decennium een modernisering. Omdat ze ruim een kwart eeuw oud zijn, dienen ze tussen 2027 en 2031 te worden vervangen.

Nederlands

De Koninklijke Marine heeft met 62 in Nederland gebouwde onderzeeboten gevaren. Na de Tweede Wereldoorlog waren enige tijd boten van de VS en de Britten in Nederlandse dienst. Door de combinatie van Damen en Saab in te schakelen kan gesteld worden dat ook de nieuwe generatie weer van eigen bodem komt. Dat is van belang voor het maritieme bedrijfsleven en kennisinstellingen als TNO en Marin.

De Marineluchtvaartdienst en het Maritiem Vliegkamp De Kooy

Door: Anne van Dijk

Door de sluiting van het vliegkamp Valkenburg en de verkoop van de Orions in 2005 is De Kooy het enige vliegkamp van waaruit de Marineluchtvaartdienst opereert. De ruime halvering van de MLD had ook zijn weerslag op het moreel van de Groep Maritieme Helikopters, maar sedert enige jaren is een nieuw elan te bespeuren. De komst van de indrukwekkende en veelzijdige NH90 als aflosser van de vertrouwde Lynx heeft daarbij een grote rol gespeeld, evenals het besluit om De Kooy als thuisbasis aan te merken voor alle 20 NH90's en deze niet deels op vliegbasis Gilze-Rijen te stationeren. De kers op de taart is de komst van de Full Mission Flight trainer medio dit jaar, evenals de Lynx-simulator een gezamenlijk project met andere NH90-gebruikers: België, Noorwegen, Italië en waarschijnlijk ook Duitsland. Er staat de komende jaren op infrastructureel gebied de komende jaren dan ook weer het nodige op stapel.

De Kooy werd ruim een eeuw geleden in gebruik genomen. De net opgerichte Marineluchtvaartdienst (1917) beschikte toen al over drie andere vliegvelden: Schellingwoude onder de rook van Amsterdam (1916), De Mok op Texel (1917) en Veere op Walcheren (1918). Uiteindelijk zou De Kooy door zijn ligging en mogelijkheden uitgroeien tot het belangrijkste vooroorlogse marinevliegveld in Nederland. Na de oorlog zou het worden overvleugeld door Valkenburg en jarenlang een logistieke rol in de MLD vervullen. De komst van de helikopter – die uitgroeide tot een onmisbaar sensor- en wapensysteem voor de vloot – zou daar verandering in brengen.

De eerste ideeën over een vliegekamp voor de eigen vliegdiens van de marine gingen natuurlijk uit naar een locatie in de buurt van de thuishaven van de vloot, Den Helder. In opdracht van de marinestaf gingen in juni 1915 de twee enige gebrevetteerde marine vliegers, Thomson en van Steijn, vergezeld van een bouwkundig ingenieur, op zoek naar een geschikt terrein in de Noordkop. De zoektocht (per fiets!) voerde aanvankelijk naar het toenmalige eiland Wieringen waar een drietal locaties werden bekeken, maar deze werden alle ongeschikt bevonden. De keuze viel uiteindelijk op een verzande baai aan de zuidzijde van Texel, De Mok. Deze Mokbaai werd uitgediept en vergroot om de watervliegtuigen (uitgerust met drijvers), die konden starten en landen op de Texelstroom, beschut af te meren. Voor de landvliegtuigen (met wielen) werd een provisorische startbaan aangelegd op de naastgelegen Texelhors. Dit opgespoten stuk strand bleek echter al snel ongeschikt te zijn voor het starten en landen omdat de smalle wielen van de kisten snel wegzakten in het rul geworden zand waardoor er diverse over de kop sloegen. Er werd dan ook naarstig gezocht naar een andere locatie in de buurt van Den Helder. De polder 't Koegras, even ten zuiden van de Stelling leek goed geschikt en op 7 oktober 1918 werd het marinevliegekamp De Kooy in dienst gesteld. Hierdoor kon het bestaande marine detachement in Soesterberg (uitgerust met landvliegtuigen) worden opgeheven, waarmee de marine ook letterlijk afstand nam van de Luchtvaartafdeling (LVA) van het leger.

Op De Kooy werden alle opleidingen (vlieger, waarnemer, vliegtuigkonstabels, enz. maar ook van technisch personeel) ondergebracht en spoedig daarna ook alle onderhoudsfaciliteiten. Daarvoor werd zelfs de marine hangaar van Soesterberg verhuisd want het budget was krap.

De Kooy was een overigens goede keuze, stelde het kamerlid Ch. van de Bilt wat later vast, want het had grote voordelen boven Soesterberg, met name omdat de remous (turbulentie wegens opstijgende warme lucht) ontbrak. Daar hadden de toenmalige lichte vliegtuigen van hout en linnen namelijk veel last van:

"De kop van Noord-Holland is vrij boomloos. Bekend is het gezegde dat een paard uit 't Koegras schrikt als het een boom ziet. Maar die boomloosheid is juist een voordeel voor een vliegveld. Van De Kooy kan men 't hele jaar door vliegen, men heeft er een zeer gelijkmatige lucht. In de zomer ligt men alleen van elf tot drie stil.

Te Soesterberg vliegt men tussen negen en zes in de regel niet. Men heeft er geen last van zogenaamde remous.”

Met de komst van zwaardere vliegtuigen kon er na een aantal jaren zonder al te veel kans op “kraakjes” ook ‘s middags worden gevlogen.

Het technisch personeel voor de vliegdienst kwam aanvankelijk voort uit de verschillende dienstvakken bij de vloot: torpedomakers, machinedrijvers, monteurs en scheepstimmerlieden. Stuk voor stuk specialisten die hun vak verstonden en zich gaandeweg specialiseerden in de nieuwe technologie van de luchtvaart, al vergde dit vaak een lange stageperiode. Zij werden met een aantrekkelijke tekenpremie ondergebracht in een specifiek korps vliegtuigmakers, waarin ook vakbekwame burgers in de rang van sergeantvliegtuigmaker konden toetreden. Er ontstonden drie dienstvakken: metaalbewerkers, houtbewerkers en bekleiders. Al snel groeide de onderhoudsfaciliteiten op De Kooy uit tot een alom gerespecteerde organisatie, waar in de jaren tussen de beide wereldoorlogen (het interbellum) in eigen beheer zelfs volledige vliegtuigen werden geproduceerd onder leiding van de bevlogen officier MSD (marine stoomvaartdienst) Kramer. Samen met de eerste commandant van de Marineluchtvaartdienst LTZ Vreede is hij naamgever van een van beide expositiehallen van de Traditiekamer MLD.

Meer over de ontwikkeling van De Kooy kunt u in het volgende nummer lezen.



Anne van Dijk
Voorzitter Stichting
vrienden van de
Traditiekamer MLD

Op De Kooy kregen aankomende vliegtuigmakers ook theoretisch onderricht.

In de Traditiekamer bevindt zich een schitterend lesdictaat uit 1923, met originele blauwdrukken en handgeschreven commentaar van de instructeur.



Twee Van Berkel WA's boven het Marsdiep, jaren '20



Werkplaats bekleders circa 1920



Vogelvlucht van De Kooy omstreeks 1930.
Door het bombardement in de meidagen van 1940 zou hier niets van overblijven

Algemeen en Bond van Nederlandsche Marinematrozen Deel 5

Door: Frits Rohling

Gelukkig was het uitgaan der schepen wat vertraagd, zoodat ook deze menschen nog onder het gehoor van "Oome Jan", voor zover zij appetijt hadden, konden tegenwoordig zijn. Het bezoek aan de vergadering was niet slecht. Er was weer wat leven in de brouwerij gebracht en deze vergadering zette de kroon op. Het bestuur werd aangevuld met J. Kiele als secretaris en Van Everdingen als penningmeester en het leventje begon opnieuw. Gemakkelijk echter werd het ons niet gemaakt, want Staalman begon toen zijn socialisten-bommen de wereld in te slingeren door "Extra Tijding".



(Bron: Uit Parlement.com) (Dissident antirevolutionair Tweede Kamerlid, dat uiteindelijk brak met de ARP en een nieuwe partij, de CDP (1905, Christen-Democratische Partij), oprichtte. Werkzaam in Den Helder onder meer als boekhandelaar en uitgever van een kritisch blad. In de Tweede Kamer de belangenbehartiger van dienstplichtigen en van het lagere marinepersoneel. Zette zich ook in voor de vissersweduwen. Keerde zich in 1902 tegen het kabinet Kuyper. Voerde in 1917 in het district Den Helder een felle verkiezingsstrijd met de jeugdige P.J. Oud, die hem toen versloeg. Noemde zichzelf "een echte jongen van het volk". Droeg ooit een pannetje snert de Tweede Kamer binnen om de minister zelf te laten proeven wat de militairen te eten kregen. De kleinere broodjes die de militairen kregen in plaats van de grote kuchen waarmee ze drie dagen moesten doen, werden Staalmannetjes genoemd).

A.P. Staalman
1858 - 1938

Wij waren zoo brutaal geweest Jan van Zutphen uit te noodigen en de matrozen hadden geapplaudisseerd voor een socialist, dat was in de oogen van den Helderschen "demokraat" een mirakel en dat rooie stelletje moest hoe eerder hoe liever worden uitgeroeid. Van dien tijd af dagteekent Staalman's haat tegen de Matrozenbond. Als men nu nagaat dat Staalman ons trachtte aan het lijntje te houden, door ons verzoek om de toegezegde spreekbeurt te vervullen, niet te beantwoorden, dan kan men nagaan welke rol hij toen al tegenover de organisatie speelde.

We begonnen toen de allereerste statuten te herzien, die 12 Januari 1899 op een vergadering werden goedgekeurd, terwijl tevens besloten werd de Kon. Goedkeuring op de gewijzigde statuten te vragen, die 24 Juni van dat jaar verkregen werd. Een hoofdbestuur werd op de vergadering daarna, 19 Januari 1899, gekozen, bestaande uit: A.G.A. Verstegen, voorzitter; J. Kiele, secretaris; N. Reijers, penningmeester en G. Visbeek en D. Heukelom, commissarissen.

Op diezelfde vergadering werd besloten deel te nemen aan de Landelijke meeting voor de in vrijheid-stelling van de gebroeders Hoogerhuis (Keimpke, Wybren en Marten, red.), die op 12 Februari in het Paleis voor Volksvlijt zou worden gehouden. Zij het dan ook niet geheel bewust, met de deelname aan die meeting verkreeg de

Bond nauwere aanraking met de algemeene arbeidersbeweging. Dat die deelname echter niet geheel bewust geschiedde, is af te leiden uit het feit, dat naar aanleiding van een schrijven van het plaatselijk Hoogenhuis-Comité te Helder, dat op die vergadering werd behandeld en waarin de Bond tot aansluiting bij dat Comité werd uitgenoodigd, werd besloten op dat schrijven niet in te gaan. Toch waren die vergaderingen van 12 en 19 Januari 1899 zeer belangrijke vergaderingen, en wel omdat het oude standpunt van organisatie geheel werd verlaten en nieuwe wegen ten dien opzichte werden ingeslagen. De statuten, zooals ze op die vergaderingen zijn gewijzigd, zijn, op enkele uitzonderingen na, nog heden van kracht.

Een bestuur van de afdeeling Den Helder werd gekozen, bestaande uit: N. Dienaar, pres.; S. Hoogendonk, vice-pres.; P. Tuk, 1e secr.; J. Bense, 2e secr.; E. van Everdingen, 1e penn. en C. Geraets, 2e penn. Het duurde echter nog geruimen tijd voor de afdeeling Helder, of liever het bestuur van de afdeeling Helder, geheel en al in functie trad. Langzaamaan is dat gekomen. Op de vergaderingen b.v. had nog lang, heel lang nadat de afdeeling Helder was geconstitueerd, het hoofdbestuur de leiding. Maar dat brachten de omstandigheden toen mee.

Voor de inning der contributie werden toen zegeltjes aangeschaft, die door het H.-B. werden uitgegeven, omdat nu over den geheelen Bond contributie moest worden geïnd, dus ook in Indië, en het voor de contrôle noodig werd geoordeeld. Die zegeltjes kregen dan de correspondenten en voor elk dubbeltje contributie werd, of althans moest, een zegeltje in het daarvoor bestemde vakje in de contributie-tabellen van het diplomaboekje worden geplakt. Van die zegeltjes hebben we echter niets dan ellende gehad. Klacht op klacht, dan van dit en dan weer van dat schip, niet omdat ze niet plakten o neen, integendeel, ze plakten te goed. De vellen plakten op elkaar en waren dan onmogelijk los te maken. Kreeg een correspondent zoo'n vel zegels mee, waarvoor hij dan werd aangeteekend natuurlijk, zooveel zegels zooveel betippen, dan had je binnen een paar dagen de poppen aan het dansen. Hij had dan zoo'n vel natuurlijk, om het de minst mogelijke plaats plaatsn te laten innemen, (de matrozen waren toen nog niet in het gelukkige bezit van kastjes), in vieren of achten gevouwen in zijn contributieschrift gelegd. Verder werd dan dat cahier opgerold en in den loopzak of zooiets opgeborgen. Het gevolg was, dat door invloed van temperatuur etc. De zegels op mekaar plakten en met

geen mogelijkheid waren los te krijgen. Van een bezending van die dingen naar Indië, kwam totaal niets terecht. 't Was gewoon ondoenlijk.

Daarna (1901) zijn wij begonnen met de tegenwoordig nog bestaande stempeltjes, waarop den naam van het schip waar aan boord men dient en waar de boekjes nu door den correspondent of afdeelingsspenningmeester worden afgestempeld. Dit bleek de beste remedie van contributie-kwiteeren tot nog toe. Het vaandel werd op 26 Februari daaraanvolgende op een geestelijke vergadering onthuld en de onthullingspeech door mij afgestoken. Dat ik dat deed, was eigenlijk niet in den haak en wel om de volgende reden: Op een vergadering, voorafgaande aan die waarin het vaandel moest worden onthuld, was natuurlijk ook ter sprake gekomen wie het vaandel zou onthullen. Een groot deel van de vergadering meende dat ik dan doen moest als voorzitter. Eerlijk geaegd echter, had ik er niet veel puf in, om de doodeenvoudige reden dat ik het niet aan dorst. Ik wist gewoonweg niet hoe ik het in moest pikken, zoodat ik voorstelde om dat een ander op te dragen, een redenaar, en ik gaf te kennen dat m.i. Ds. De Koe, destijds in Den Helder woonachtig, de meest geschikte zou zijn. Op één na was de heele vergadering het met mijne zienswijze eens, althans er werd met één stem tegen besloten Ds. De Koe daarvoor aan te zoeken. De ééne, die ertegen was, was Jan de Meij, ook onder het meerendeel der tegenwoordige matrozen nog onbekend. En de reden, waarom De Meij tegen het optreden van Ds. De Koe was, bestond in het feit, dat die predikant socialist was. Zij die Jan De Meij in latere jaren door zijn werken in de organisatie hebben leeren kennen, zullen daar wellicht vreemd van opkijken. Maar in die dagen was De Meij pas lid van den Bond en van christelijken huize zijnde, was hij nog doordrongen van de begrippen onder welke hij thuis was opgevoed.

Zoo ieder weet, is dat later volkomen recht gekomen een is De Meij een van de meest stevige en logische werkers geweest in de organisatie. Het voorstel van mij werd dus met één stem tegen aangenomen. Maar na de vergadering, dat gebeurde in die dagen nogal eens, bleek men toch van meening dat De Koe toch ook de man niet moest zijn, en die meening verspreidde zich zóó, dat het bestuur, weinig krachtig en zelfbewust als het was in die dagen, het besluit van de vergadering niet durfde uitvoeren. Zodoende viel mij de eer ten deel het vaandel te mogen onthullen. Maar ook viel mij ten deel, de houding van het bestuur, dus ook van mezelf, goed te

praten op de eerstvolgende vergadering na dezen onthullingsavond. Want het was De Meij die zeer terecht met een ironisch lachje het bestuur opheldering vroeg van zijn handeling tegen het besluit van de vergadering in. Dat was een bewijs dat De Meij iets meer was dan een gewoon lid, wat later trouwens volkomen bewezen is.



Anne de Koe

(1866-1941)

(Anne de Koe, zijn moeder was de zuster van de moeder van P.J. Troelstra, werd in 1898 benoemd als N-H predikant in Den Helder. Hij botste als anarcho-communist, tolstojaan en dus anti-militarist met de marinemensen).

Voor de dekking van de kosten van het vaandel, werden inteekenlijsten verzonden, ook naar leden in de Oost, zoodat daarmee als 't ware de eerste correspondentie naar Oost-Indië wered geopend. Hoofdzakelijk echter werden de baten uit de algemeene kas bestreden. Zo ook de insignes, die een paar maanden later werden aangeschaft. Doch deze hadden het voordeel, dat hij die zoo'n ding wilde hebben, het moest koopen voor 'n kwartje, wat het bedrag, er door het H.-B. voor uitgegeven, natuurlijk tamelijk verminderde.

HDML 1337 / RP 104 / MV 31 / M 881 / Y8128
Jakhals
Keeten

Patrouillevaartuig/ Mijnenveger/ Duikvaartuig

Door: Frits Rohling

Na het einde van de Tweede Wereldoorlog in Nederlands-Indië had de marine dringend behoefte aan materieel. Landen als de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Australië waren druk bezig om hun strijdkrachten te verminderen en daardoor kwam er materieel vrij om in de verkoop te doen.

Aan CZMNI VADM A.S. Pinke waren echter vanuit Nederland restricties opgelegd inzake het aankoopbeleid, vooral op financieel gebied. De nieuwbouw in Nederland kreeg prioriteit en in de rijksbegroting waren er voor de KM mondjasmaat gelden vrijgemaakt. De Minister van Marine had voor de zeegaande vloot zoveel personeel nodig dat voor de vloot en de MLD in Indië weinig personeel overbleef.

Op 28 januari 1946 arriveerde vanuit Nederland in Tandjong Priok het 203^e flottielje mijnenvegers bestaande uit acht motor mine sweepers en het moederschip Hr. Ms. Jan van Brakel. Uit Australië arriveerden acht korvetten die, vanwege het niet op tijd rondkrijgen van het overnamecontract, onder hun Australische naam bij de KM in dienst kwamen. Ook werden door de KM zes landingsvaartuigen overgenomen en in dienst gesteld, de LT 101 t/m LT 106. Daarnaast werden in april 1946 te Singapore de eerste vier HDML's (Harbour

Defense Motor Launches; in 1942 gebouwd door Frederick Nichol, Durban, Zuid-Afrika) overgenomen van de Royal Navy en als RP 101 t/m RP 104 in dienst gesteld. Deze boten hadden de uitstraling van een motorjacht met hun slanke houten romp van mahoniehout, gemonteerd op stalen dwarsspanen en stringers (diagonaalbouw). Voor op de bak stond een 3,7 cm kanonnetje en aan dek was een vlet vastgesjord. Achter het kanon was de kaartenkamer, een overkapping met grote ramen en van daaruit ging de trap naar beneden naar het volksverblijf, waar kooien waren voor acht man en een minuscule kombuis. Achter de kaartenkamer de verhoogde open brug met aan elke zijde een halfmond borders waarop een Brengun kon worden opgesteld.

Direct achter de brug was de afgang naar de machinekamer. Twee acht cylinder Gardner dieselmotoren van elk 150 PK konden de HDML's een maximum vaart geven van twaalf knopen. Het achterdek werd grotendeels in beslag genomen door een bordes waarop een Oerlikon 20 mm mitrailleur stond.



(HDML1400/RP105/Panter/MV32/**M882**/Hr.Ms. **Mastgat**/Y8129)

Onder het achterdek bevond zich een kleine tweepersoonshut voor de kwartiermeester en de korporaal machinist en de

telegrafistenhut. Daar stond de radiozender/ontvanger en tussen seinsleutel en verbindingdienstboekwerken was er nog net plaats voor een, niet al te gezette, telegrafist. Helemaal achterin was de kajuit van de commandant, een pijpenla met twee langsscheepse banken en een opklapbare tafel in het midden.

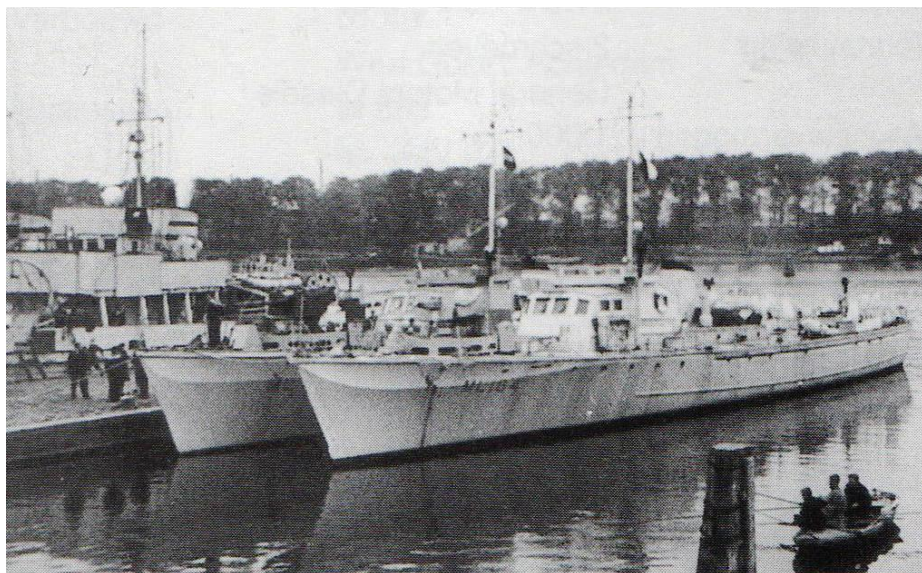
De bemanning bestond uit elf man: De commandant, vaak een jeugdige adelborst eerste klas of een luitenant-ter-zee derde klasse, een kwartiermeester, drie matrozen, een korporaal machinist en drie stokers, een telegrafist en een kok.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 81)

In mei 1946 kreeg de OAZ (Oudst Aanwezend Zee-officier) Bali Hr. Ms. RP 103 en RP 104 tot zijn beschikking om te patrouilleren in de Straat van Bali naar aanleiding van infiltraties die vanaf Banjoewangi zouden worden uitgevoerd. Wanneer op 4 juli 1946 de jager Hr. Ms. Kortenaer op de rede van Kilimanoeck voor anker gaat teneinde een bombardement voor te bereiden op Banjoewangi waaraan de RP 103 en RP 104 zouden deelnemen en het KNIL zorgde voor een B-25 Mitchell-bommenwerper voor aanslagwaarneming en verkenning. Wanneer de RP 103 en de RP 104 naar de rede van Banjoewangi worden gestuurd wordt er vanaf de wal door de ALRI (*Angatan Laoet Republik Indonesia*) heftig gevuurd waarop de RP boten het vuur beantwoorden en zich terugtrekken.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 99)

In het scheepsjournaal van de RP 104 staat geschreven dat het schip op 13 mei 1946 om 18.00 uur de haven van Kili Manoeck binnenloopt en afmeert op zes trossen. Op 14 mei verlaat het schip om 13.00 uur Kili Manoeck en ziet om 14.00 uur een prauw zeilend in de Sint Nicolaasbaai. De prauw wordt viermaal met een schot voor de boeg gewaarschuwd en vlucht vervolgens naar het strand, te ondiep voor de RP 104. De prauw wordt vernietigd.



(Hr. Ms. Keeten)

Om 23.45 uur wederom een prauw voor de boeg geschoten waarop het zeil wordt gestreken. De naam van het schip is 'Si Oetoesan' afkomstig uit Brakas district Raäs Madoera. De eigenaar is Ibrahim. Aan boord worden drieduizend Japanse guldens gevonden. Het schip wordt meegenomen.

Op 15 mei stoomt de RP 104 op naar Boeelen en om 05.00 uur wordt het zeilschip 'Sinar Lembang' afkomstig uit Makassar district Tanah Biroe aangehouden. De eigenaar is Soe Agi en het schip vervoert een zoutlading van Djembrana (Bali) voor Boeelen. Op 17 mei om 05.00 uur wordt een prauw onderzocht, maar die heeft goede papieren.

Om 06.00 uur wordt een Madoerese prauw aangehouden en meegenomen. Naam 'Siontoeng Selamat' van Brakas, district Raäs Madoera. Bij onderzoek worden 20.000 Japanse guldens gevonden. Om 07.00 uur wederom een schip aangehouden en meegenomen. Naam 'Oesoel' van Kangean. Diezelfde dag worden nog een aantal prauwen aangehouden en overgedragen aan de politie.



Op 14 juni 1946 vertrekt de RP 104 om 05.30 uur voor het uitvoeren van een patrouille aan de Zuidkust van Bali. Op 21 juni wordt het schip tijdens een gezamenlijke patrouille met de RP 103 om 18.15 uur beschoten vanaf de wal waarbij de sloep treffers oploopt. Het vuur werd beantwoord met de Lewis en Vickers, waarna de wal zweeg. Vervolgens keren de beide schepen terug naar Kili Manoek.

Tijdens een patrouille op 4 juli 1946 om 12.10 uur wordt de RP 104 vanaf de Javawal vanaf een punt circa 2.5 mijl Noord van de suikerfabriek Bas... beschoten en moet veel treffers incasseren. Vanaf het schip is vermoedelijk een mortier vernietigd en heeft men de hulp van Hr. Ms. Kortenaar ingeroepen. Het schip keert terug naar de wal voor reparatie. Op 5 juli is het langs de westwal van Java weer raak en wordt de RP 104 gesommeerd terug te keren voor reparaties.

Op 25 oktober 1946 neemt de RP 104 deel aan de operatie 'Paling Baik'; een expeditie via de Moesirivier naar Palembang om de Brits-Indische 26^{ste} Divisie te vervangen. (*Uit: Operaties in de Oost, R.E. van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 111 en 114*)



(Waakzaam op de brug)

Eind 1947 en begin 1948 werd extra aandacht geschonken aan mijnenveegoperaties in de havens van Probolinggo, Panaroekan en Pasoeroean. Vervolgens werden Straat Bali en het mijnenveld bij Banjoewangi vrijgemaakt en nog een geallieerd mijnenveld in Straat Madoera geveegd. Al met al een mooi resultaat met een beperkt aantal mijnenvegers. Helaas vond de Minister van Marine dat het personeelsbestand in Indië moest worden teruggebracht en konden de mijnenveegtaken niet meer worden uitgevoerd. De mijnenvegers werden op 16 januari 1948 in conservatie gelegd.

Op verschillende plaatsen in de Archipel waren echter grondmijnen in ondiep water gelegd waarvoor mijnenvegers met weinig diepgang nodig waren om deze mijnen te vegen. Hiervoor werden de veegtuigen van ondiepwatermijnenvegers in Nederland gedemonteerd en drie HDML's werden bestemd om te worden omgebouwd tot ondiepwatermijnenveger in de Indische wateren.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E. van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 210)

Op 30 januari 1948 wordt de Hr. Ms. RP 104 te Soerabaja weer in dienst gesteld en neemt men, gelegen aan de jagersteiger, de inventaris aan boord. Vervolgens wordt het schip verhaald naar de

OZD (Onderzeedienst) en voert de bemanning scheepswerkzaamheden uit. Op zaterdag 31 januari wordt de radio-installatie aan boord geplaatst plus de bewapening en munitie. Op maandag 2 februari worden kaarten en boekwerken aan boord afgeleverd.

Op dinsdag 3 februari wordt het schip ontmeerd om schietoefeningen te houden en stoomt men op door het Oostervaarwater met in kiellinie de Hr. Ms. RP 103 naar boei 3. Op de rede wordt de kompas gecompenseerd en keren de schepen terug naar de OZD te Soerabaja.

Op woensdag 4 februari wordt de Hr. Ms. RP 104 naar de kruiskade verplaatst en wordt er voor veertien dagen voeding aan boord genomen, waarna het schip weer naar de jagersteiger terugkeert om ontbrekende inventaris aan boord te nemen.

Donderdag 5 februari vaart het schip weer naar de kruiskade om aldaar 2.5 ton water te laden en wordt de Hr. Ms. RP 104 gereed gemaakt om naar zee te vertrekken. Om 10.30 uur vertrekt het schip en met een variabele koers volgt men op zicht de boeien van het Westervaarwater, vaart 8 mijl bij 600 o.p.m. Nabij boei 6 loopt het tussenblok van SB-schroefas warm en keert men op de BB-motor terug naar de OZD. De tussenas wordt eruit gehaald. Vanaf 14 februari wordt de tussenas weer gemonteerd en plaatst de commandant een aantekening in het scheepsjournaal, dat op lasst van de CVKD de werktijden omschreven moeten worden als "cf KVD wal", maar dat de lessen voor het bootspersoneel expliciet vermeld moeten worden: "stokers les infanterie/ matrozen les (splitsen en knopen/ roeien).

Op 17 februari wordt een proefvaart uitgevoerd met gunstig resultaat. Vervolgens wordt aan de kruisersteiger een ton water en voeding aan boord genomen. Op 18 februari vaart de Hr. Ms. RP 104 uit om via het Westervaarwater naar het patrouillegebied te varen en maken om 14.20 uur rendez-vous met de Hr. Ms. RP 116, waarbij de patrouille wordt overgenomen. Om 16.00 uur gaat het schip voor anker in 9 meter water in positie 06.58.10 Z en 112.42.10 E.



(Hr. Ms. RP 112 /
Wezel)

Op donderdag 19 februari gaat het anker op en stoomt men op via het geveegde Westervaarwater naar open water en

worden daar geconfronteerd met een hoge zee. Tijdens de patrouille worden diverse prauwen aangehouden en gecontroleerd, waaronder de 'Sri Sesari'.

Op 20 februari loopt de Hr. Ms. RP 104 de haven van Soerabaja weer binnen en meert af bij de OZD, waarna wederom een aantal reparaties wordt uitgevoerd.

Op woensdag 20 februari vaart Hr. Ms. RP 104 weer via het Oostervaarwater, met aan boord de nautische ambtenaren 2e klasse T.J. Spaan en A.E. Kuipers. Tijdens de patrouille worden alle prauwen direct doorgestuurd naar Probolinggo. Om 18.00 uur meert het schip af naast Hr. Ms. Van Galen, welke ten anker ligt op de rede van Panaroekan. De pakking van BB schroefaswerkbuis wordt vervangen. Om 20.30 uur vertrekt het schip en maakt een patrouilleslag om de West. Alle vaartuigen worden naar Besoeki gestuurd.

Op vrijdag 27 februari krijgt de Hr. Ms. RP 104 om 20.15 uur een gebarsten koelwatermantel afvoergassenpijp van BB-motor. De patrouille wordt afgebroken en het schip keert terug naar Soerabaja alwaar het op 28 februari arriveert en afmeert bij de OZD. De nautische ambtenaren gaan van boord. De gehele bemanning gaat over naar de Hr. Ms. RP 102 en de Hr. Ms. RP 104 zal later uit dienst worden gesteld voor een langdurige reparatie. Voorlopig blijft de bemanning op de Hr. Ms. RP 104 wonen.

Op zaterdag 6 maart 1948 wordt de RP 104 uit dienst gesteld met als laatste commandant Ltz II W.H. Albregths (Van 30-01-1948 tot 06-03-1948)

(Uit: Het scheepsjournaal van de Hr. Ms. RP 104, Nationaal Archief)



De RP 104 wordt de eerste HDML, als experiment, die aan een ingrijpende verbouwing wordt onderworpen op het marine-etablisement te Soerabaja en moet worden uitgerust voor het vegen van magnetische grondmijnen met een gesleept elektrisch veegtuig. De naam van het schip wordt MV 31. Het voorverblijf wordt geheel ontruimd en voorzien van stevige rekken, waarop de accubatterijen worden vastgezet*. In de ruimte achter de machinekamer wordt de veegmotor geplaatst, die de benodigde elektrische spanning moet opwekken. Daarachter, onder het achterdek, wordt het schakelbord geplaatst met de hoofd'breakers': de zwarte schakelaars die elke tien seconden in- en uitklappen om de stroomstoten (3000 Ampère**) voor het magnetische tuig te leveren. Achter op het halfdek wordt een enorme kabeltrommel geplaatst voor het veegtuig. Het in- en uitdraaien van het veegtuig wordt met de hand gedaan. De verbouwing ging ten koste van de accommodatie. Voor veegoperaties zou een moederschip nodig zijn dat accommodatie bood aan de dertig man bemanning van de drie schepen en een reparatieploeg van acht man.

(Uit: Operaties in de Oost, R.E.van Holst Pellekaan en L.C. de Regt. pag. 283)

**: Overigens was een verblijf van een uur of langer in deze batterijkamer niet zonder gevaar in verband met de geproduceerde batterijgassen.*

***: Voor het opwekken van deze stroomstoten werd door de constructeurs gekozen voor een Ford V8 benzinemotor!! die er voor zorgden dat bij een omgevingstemperatuur van over de 50° C regelmatig situaties ontstonden waarbij een brandweerman zijn vingers zou aflikken.*

(Bron: KTZ b.d. Bob Roetering)

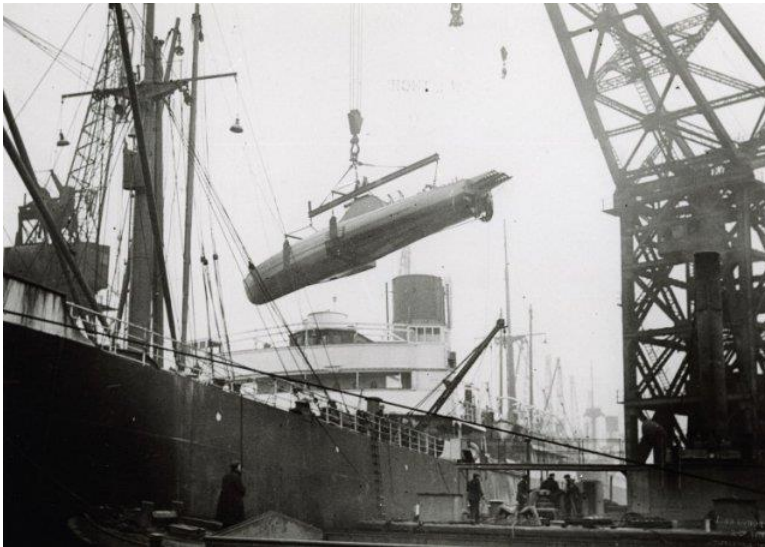
Na de verbouwing voeren de M 881, M 882 en M 883 regelmatig veegacties uit nabij Soerabaja met het LAA-tuig, waarbij de 'Switch on/Switch off' procedure bij iedere activatie in het scheepsjournaal wordt genoteerd.

Commandanten:

Van 13-03-1951 tot 06-07-1951 Ltz II D.N. Wentholt

Van 06-07-1951 tot 17-08-1951 Ltz III E.G. Kleinherenbrink

(De verscheping van de MV31 met Ms. Modjokerto)



Op 15 augustus 1951 wordt de M 881 uit dienst gesteld en op 17 augustus 1951 overgedragen aan CMKV KTZ W.A. Montanus. Op 2 september 1951 wordt het schip verscheept naar Nederland met motorschip Modjokerto (Koninklijke Rotterdamse Lloyd). In februari 1953 ontvangt de M 881 de naam

Hr. Ms. Keeten en zal tot januari 1956 dienst doen als mijnenveger, waarna het als hulpschip/ duikvaartuig onder de naam Y8128 tot 1964 in gebruik zal zijn en vervolgens wordt afgevoerd van de sterkte.



(De bottelier brengt bevoorrading aan boord)

Als Y8128 wordt de HDML in Den Oever gestationeerd als hulpduikvaartuig van 20 augustus 1958 tot 24 mei 1963. Op 20 mei 1963 wordt het schip vanuit Den Oever naar Den Helder versleept om aldaar te dokken voor reparatie. SB en BB schroeven zijn beschadigd en de beplating van SB roer is los achter de huidplaten.

Gedurende de periode 1958 tot 1965 waren de volgende personen schipper op de Y 8128:

200858 – 180659

190659 – 200861

210861 – 190662

200662 – 201262

211262 – 240563

260663 – 071064

kwmr J. Boshamer 31328

btsm K. de Waard 20176

btsm Feenstra

kwmr F.D. Heida 19485

btsm W.A.M. Nas 26791

btsm C. van Grondelle 31188

081064 – 100265

btsm W.N.A.

Admiraal 26561



*(Hr. Ms. Keeten
passeert Hr. Ms.
Schorpioen)*

*(Hr. Ms.
Keeten 1946
– 1962)*



Van de redactie

In Nieuwsbrief 2018/3 in het artikel Klein-U-Boote (Kleinkampfmittel) van de heer Uwe Smit, zijn enige onvolkomenheden geslopen.

U kunt het hele correcte artikel in uw mail box ontvangen; stuur daarvoor een mail naar: uwe2813@gmail.com

MARINEKALENDER VERLEDEN EN HEDEN 2019

De Marinekalender 2019 heeft als thema: de DEFENSIENOTA 2018: de toekomstige marine en een terugblik.

Op de 12 maandbladen komen achtereenvolgens aan de orde: vervanging van de fregatten; een tweede bevoorrader en nieuwe mijnenjagers; de onderzeeboten en de toekomst, HOV's en LPD's worden vervangen; de marine locaties in het verleden en heden; personeel en opleiding toen en nu; vervanging materieel, o.a. goalkeeper en harpoen; missies en anti-piraterij, samenwerking met België en de Europese landen; vervanging havenwerktuigen; de Koninklijke Marine in de West en herinneringen aan onze grootste schepen: Hr.Ms. Karel Doorman en Zr.Ms. Karel Doorman A833. Op de voorpagina van de maandbladen fraaie passende foto's, terwijl op de achterzijde van de bladen uitvoerige informatie wordt gegeven over de onderwerpen.

Kortom: een prachtig overzicht van wat het Ministerie van Defensie de komende jaren gaat realiseren om de Koninklijke Marine 'up te date' te brengen in internationaal verband.

Op het laatste blad kondigen de samenstellers Harry Faber en Ad de Kruijf aan na 10 jaar te stoppen met de kalender. Inmiddels hebben zich echter gegadigden gemeld die, eveneens als 'pensionado KM', de kalender willen voortzetten.

De prijs van de kalender bedraagt € 14,50, maar voor leden van de stichting bedraagt de prijs € **11,00** *franco huis* (buitenland € 15,00).

De kalender kan worden besteld bij artisan@ziggo.nl onder vermelding van 'vriend MARMUS'. U krijgt de kalender dan toegezonden met factuur.

KALENDER VERLEDEN EN HEDEN 2019

De Koninklijke Marine is een belangrijk deel van de Nederlandse krijgsmacht, mede door onze verbondenheid met het water. Op alle wereldzeeën varen schepen van de marine, op het land is het Korps Mariniers van de Koninklijke Marine ook actief.

Veel is er in de loop van de eeuwen veranderd: zeilende vaartuigen van weleer zijn thans moderne schepen, een vloot vormend die internationaal zijn rol vervult. Ook het werk aan boord van de schepen is veranderd en zijn in de laatste eeuw specifieke dienstvakken opgeheven, maar de mens vervult nog altijd de hoofdrol en er wordt zeker niet minder gevergd van de marineman/vrouw dan eertijds. Techniek en kennis zijn heden ten dage van levensbelang in alle geledingen van het marinebedrijf. Van matroos tot commandant, iedereen is onmisbaar om de vloot varende te houden. Natuurlijk daarbij gesteund door het walpersoneel.

Op de achterzijde van de maandbladen van deze kalender wordt het onderwerp of thema van de maand nader uitgewerkt, met vaak verwijzing naar de 'goeie ouwe tijd'. **Zo biedt de kalender elk jaar een stuk marinehistorie in een notendop!**

Samenstelling Harry Faber en Ad de Kruijff

met – onder dankzegging – medewerking en adviezen van o.a. Afd. Voorlichting MinDef, NIMH, Marineschepen.nl (m.n. Jaime Karremann), Maritiem Nieuws. Dank ook aan Arie Krijgsman, Ben Derkink, Piet Sinke, Mark Bontemps, Joop Marechal, Cor van Niekerken Deze uitgave van Artisan Publishing Borne is mede mogelijk gemaakt door Riemer Boekhandel Groningen, Publishers Services Oss, en met dank aan AVOM, Stichting PMT, Ten Anker, www.debakstafel.nl, www.onzevloot.nl en clippingnews.maasmondmaritime



JANUARI 2019
LC- en M-FREGATTEN
VERVANGING FREGATTEN



FEBRUARI
TWEDE BEVOORRADER EN
VERVANGING MIJNENJAGERS



MAART
ONDERZEEBOTTEN EN TOEKOMST
VERVANGING MERCOEUR 2025



APRIL
VERVANGING HOV'S EN LPD'S
RESP. 2026 EN 2032



MEI
MARINELOCATIES HEDEN EN
VERLEDEN / MEI: HERDENKEN



JUNI
PERSONEEL/OPLEIDINGTOEN EN NU
Vervanging MOV Van Kinsbergen 2025



JULI
VERANDERINGEN IN MATERIEEL
o.a. vervanging Goalkeeper en Harpoen



AUGUSTUS
MISSIES EN ANTI-PIRATERIJ
BUK IN HET VERLEDEN



SEPTEMBER
SAMENWERKING MET BELGIE
EN DE EUROPESE LANDEN



OKTOBER
KORPS MARINIERS
Vervanging Havenvaartuigen 2028



NOVEMBER
DE KON. MARINE IN DE WEST
Vervanging Pelikaan S604/2030



DECEMBER
TEN AFSCHEID
Herinneringen aan onze twee
grootste
Hr.Ms. Karel Doorman R61 en
Zr.Ms. Karel Doorman A833

Rondom het Marinemuseum

Oud-conservator van het Marine museum, Annette de Wit, is de nieuwe voorzitter van de raad van bestuur geworden van Dorus Rijkers, het Redding museum op Willemsoord.

Annette de Wit trad in 2004 in dienst bij het Marine museum, eerst als hoofd communicatie, later sectormanager publiek en presentatie. In 2018 nam zij afscheid van het Marine museum en trad in dienst als conservator in het Maritiem Museum in Rotterdam.

In de raad van bestuur hebben zitting: Tim Toorenstra, directeur bij scholenkoepel Kopwerk, Marcel Molenaar, manager Private banking en vermogensbeheer en Riermert Moleman, directeur van de opleidingen van de KNRM.

Volgens museumdirecteur Jan de Ruiter kan dit team hem langdurig ondersteunen met ideeën en kennis.

Project Oral History

Vorige week is er een kleine voorzet gedaan in het project Oral History.

Een vijftal ex-Marinemensen werden voor de camera geïnterviewd om hun ervaringen vast te leggen voor het nageslacht.

Firma Druktemaker filmde de interviews en Eva Clenen nam de interviews af.

In de volgende nieuwsbrief komen wij hier uitgebreid op terug, maar dan ook met foto's die genomen zijn tijdens de diverse interviews.

M. Rechsteiner van het marinemuseum zal hier dieper op ingaan, maar ook over andere projecten die al lopen of op stapel staan.

Kade, Schorpioen en Abraham Crijnssen

Door: Graddy Boven

Zoals eenieder zal weten liggen de museumschepen Schorpioen en Abraham Crijnssen sinds het najaar van 2017 niet meer achter elkaar op hun vertrouwde plek aan de kade in het natte dok. Het museum is daarmee tijdelijk twee belangrijke attracties armer en ontbeert de goede horecavoorziening aan boord van de Schorpioen. Feestpartijen en het ontvangen van grotere groepen is daardoor ingewikkelder geworden en een aantal tijdelijke tentoonstellingen waaronder 'Alle Hens' en 'Schorpioen in beeld' zijn daardoor niet te bezichtigen.

Reden van afwezigheid van beide schepen is de renovatie van de kades van het natte dok (bassin) op de Oude Rijkswerf. Het natte dok dat tussen 1812 en 1823 is aangelegd en in 1857 aan de noordzijde met 30 meter is verlengd. Het bassin ligt in het midden van de Oude Rijkswerf die rondom het natte dok is aangelegd. In 1857 zijn er kademuren van basaltsteen langs de boorden aangelegd, die daarna weer door stalen damwanden zijn vervangen. Sinds 1995 zijn de boorden van gewapend beton met ijzeren stootranden opgetrokken. Het natte dok is groot. Het heeft een breedte in oost-westelijke richting van 135 meter, een lengte in noord-zuidelijke richting van 325 meter en een diepte van 8 meter. Het natte dok is dan ook het kloppende van de Oude Rijkswerf en biedt onderdak aan een florerende jachthaven, die in de nabije toekomst nog aantrekkelijker zal worden als de getijdehaven gerealiseerd is. Een belangrijke plek vanuit cultuurhistorisch oogpunt als voorbeeld van een in de tweede helft van de 19^e eeuw gebouwd bassin. Vele marineschepen hebben er voor onderhoud en kleine reparaties gelegen.

In opdracht van het Rijksvastgoedbedrijf is het bedrijf Koninklijke Oosterhof Holman bezig met het renoveren van de kades. Dat was hoognodig. De conditie van de kades rammelde. Ingrijpen was hoognodig.

In ruim een eeuw tijd is Koninklijke Oosterhof Holman uitgegroeid tot een complete speler in de veelzijdige markt van de grond-, weg-, waterbouw en milieutechniek. Met specialismen die elkaar effectief en efficiënt versterken in integrale projecten.

Voor totale verzorging van ontwerp en advies tot en met realisatie en onderhoud. Een totaaloplosser van infrastructurele vraagstukken met de focus op innovatie, specialismen, duurzaamheid en kennisdeling. Kortom de renovatie van de kades zijn in goede en kundige handen.

Volgens de oorspronkelijke planning zouden de kades gereed zijn in november 2018. Edoch waar gewerkt wordt, ondanks gedegen vooronderzoek en het vergaren van historische gegevens, vallen spaanders en uitgerekend het deel waar de Schorpioen en de Abraham Crijnssen normaliter liggen zorgt voor grote kopzorgen. Daar kan niemand wat aan doen en was niet te voorzien. Wat dat betreft is het Rijksvastgoedbedrijf niet over een nacht ijs gegaan.

Het betreft het kadedeel waar de Abraham Crijnssen ligt. Over die lengte liggen grote brokstukken als restanten van de oorspronkelijke granietopbouw verspreid. Die brokstukken zijn enorm hard waardoor het onmogelijk is er doorheen te boren. Dat boren is noodzakelijk om ankers aan te brengen die de nieuw geslagen damwand extra stevigheid moeten geven. Daar ankers plaatsen zoals die elders ook zitten is op die manier dus niet mogelijk. Oosterhof Holman heeft een goed alternatief achter de hand, maar dat kost tijd. De aannemer wacht op moment van schrijven op goedkeuring van het Rijksvastgoedbedrijf en kan daarna pas weer aan de slag. Tot die tijd werkt het bedrijf volgens schema verder aan de renovatie van de rest van de kades. Naar verwachting zal die arbeid in april 2019 opgeleverd worden, waarna het baggeren van het bassin een aanvang zal nemen.

Maar goed daar heeft het museum even niets aan. Juist dat deel dat zo belangrijk is loopt achter. Wanneer de klus gereed zal zijn is (nog) onbekend, maar ligt zeker in het najaar van 2019. Tot die tijd liggen de Schorpioen en de Abraham Crijnssen gebroederlijk naast elkaar aan de kade aan de overzijde van het bassin en zullen helaas onbereikbaar blijven voor de bezoekers van het Marinemuseum. Dat kan eenvoudigweg niet omdat er geen water aan boord is en toevoer van gas ontbeert. In de herfst en winter worden beide schepen elektrisch verwarmd, waardoor her en der elektrische verwarmingsunits opgesteld staan die de temperatuur op een verantwoord niveau houden. Bovendien is de Schorpioen maar van een valreep voorzien en is de Abraham Crijnssen enkel via een houten loopbrug te bereiken. Kortom beide schepen zijn ontoegankelijk voor publiek omdat de veiligheid niet gegarandeerd kan worden.

Groot voordeel van deze situatie is dat beide schepen in alle rust onderhoud krijgen en dat alle tentoonstellingen aan boord een facelift ondergaan. Elke dag zijn de projectleiders museumschepen en hun vrijwilligers in het schip bezig en werkt het schildersbedrijf Venko volgens contract gestaag door. Bovendien legt de firma Croon nieuwe verlichting aan. Dus alle nadelen ten spijt gaan de Schorpioen en de Abraham Crijnssen grondig door de wasstraat en zullen naar verwachting in het najaar van 2019 weer in volle glorie op hun vertrouwde plek terugkeren. Tot die tijd moet het museum het even zonder doen, maar heeft gelukkig volop andere tentoonstellingen en attracties te bieden!